ARIPI ROMÂNEȘTI

389

Director, C-dor
AL. DEMETR

LINII AERIENE INTERNE și INTERNAȚIONALE 1943

Siguranța
Comfort
Rapiditate

BERLIN
VIENA
BUDAPEST
ARAD
SIBIU
TIMIȘOARA
CRAIOVA
BELGRAD
ZAGREB
VENEZIA
MILANO
CERNĂUȚI
IAȘI
CHIȘINĂU
ODESSA
CONSTANȚA
BUCUREȘTI
SOFIA
SALONIC
ATHEN

LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

„ARIPI ROMANEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 7334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: Întreprinderi, fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Revista noastră este difuzată în provincie prin „Editura Centrala Presei", București, Str. Brezoianu, 8. Registrul com. nr. 299/942, Telefon 4.29.91, Cont cec 4991 și la Capitală prin Oficiul de distribuție al ziarului „TIMPUL", Str. Sărindar 15, București.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9. Înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 25 VI-943.

Taxa poștală plătită în numerar conform aprobării Nr. 235920/1943 a Direcției Generale P. T. T.

OMAGIU SOLDATULUI ROMÂN

ACELAŞI în decursul veacurilor atât de vitrege pentru Romani, soldatul nostru, ţăranul nostru, a fost întotdeauna chintesenţa virtuţilor naţiei şi sprijinul isbăvitor al necazurilor prin care ea a trecut.

O carieră de ostaş activ de mai bine de 25 de ani m'a ţinut aproape în permanenţă legat de sufletul ostaşului român, dându-mi putinţa să-l cunosc bine, să-l preţuiesc şi să-l iubesc. Deşi tânăr ofiţer în trecutul războiu mondial, am putut totuşi să-mi dau seama de valoarea lui, de perfecţiunea lui morală, simplă, curată, onestă.

Pregătirea de atunci a războiului nostru a fost făcută incomplet, din care cauză soldatul român a intrat în luptă cu o sumă de lipsuri şi cu un mare minus de experienţă pentru bătălia modernă. Totuşi, înhămat la o mare voinţă, neobişnuită poate la un popor latin, dispunând de o impresionantă putere de privaţiuni fizice şi însufleţit de o îndârjită dragoste pentru glia strămoşească, soldatul român a reuşit uşor să treacă „hopul" lipsurilor — adesea din cele mai mari — şi să-şi apropie, cu ajutorul şefilor săi, o instrucţie nouă în arte de a lupta, o educaţiune superioară în dorinţa de a învinge!

Cine dintre cei trecuţi de 40 de ani nu-şi reaminteşte retragerea deprimantă din aspra iarnă a anului 1916, când zile şi nopţi întregi oştesul român a dat dovadă, prin răbdare şi nădejde, de o superioară disciplină civică şi militară, adesea în ciuda proverbului că „foamea este cel mai rău sfătuitor"?

Cine de atunci nu a putut aprecia situaţiunile anarhice şi molipsitoare, create, în Moldova rezistenţei noastre, de o armată, aşa zisă „eliştă", — ruşii au trădat întotdeauna, — pe care însă soldatul român le-a înlăturat cu demnitate şi prin forţă, rămânând pe drumul cinstit şi curat al strămoşilor lui?

Soldatul român nu a cunoscut nici atunci ce înseamnă „defecţiunea morală", cu toate că jumătate din ţara lui îi era ocupată şi cu toate că lipsa veştilor de acasă îl rodea, putând să-i influenţeze atitudinea!

Sănătatea lui morală a fost dovedită din plin şi recunoscută de o lume întreagă, atunci când fiecare soldat rus, — proaspăt devenit „bolşevic" — însemna o vie propagandă a indisciplinei, a desordinei şi a jafului.

Nici lipsurile prin care a trecut, nici trecătoarele înfrângeri, nici mirajul unei vieţi „noui" şi nici glonţul ucigător nu l-au clintit de pe linia de credinţă în cei mari sau din dragostea lui pentru Patrie şi Rege!

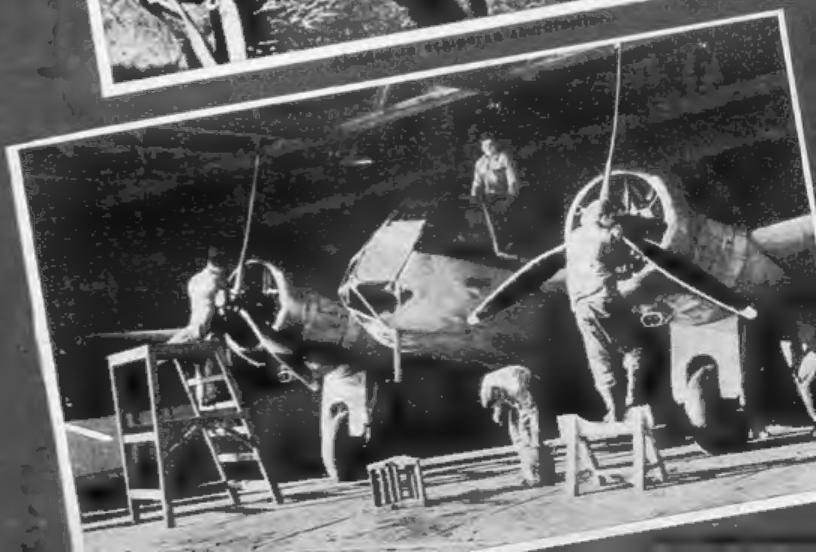
Dacă într'adevăr a existat faimosul „Pe aicea nu se trece", simbol al dragostei de ţară şi al unei legendare bătălii, aceeaşi barieră a sălăşluit, în sufletul lui simplu, dar curat, atunci când s'a aflat la o răspântie dureroasă pentru ţară sau la poteca ademenirilor de tot felul. S'a dus atunci şi în ţară vecină şi străină unde, prin forţa lui morală şi cu riscul vieţii lui, a stârpit viermele anarhiei bolşevice, care cotropise un popor trufaş, îndoielnic şi nerecunoscător!

Azi luptă pe îndepărtatele câmpii ale Ucrainei, în sfânta credinţă a lui Ştefan cel Sfânt şi Mihai Viteazul, a lui Mircea cel Bătrân şi a lui Alexandru cel Bun, a lui Matei Basarab şi Constantin Brâncoveanu şi a atâtor voevozi români care ne-au lăsat moştenire această frumoasă ţară întregită în toate drepturile ei de către marele român şi rege Ferdinand I.

Soldatul român de azi este acelaşi de ieri, acelaşi de veacuri. El stă în fruntea mândriilor noastre naţionale, căci pe cinstea şi bărbăţia lui se reazimă nădejdea unei ţări şi a unui popor hotărît să-şi apere până la ultima suflare „sărăcia şi necazile şi Neamul".

AL. D.

Ostașul din



[illegible] ... [illegible] ... [illegible] ... [

aviatie

CRONICA RA

— OPERAȚIILE DINT

Londra sub bombele germane

In primele două săptămâni ale lunii Iunie 1943 arma aviației a fost pe întâiul plan pe toate teatrele de operațiuni, căci mai multe lupte s'au dat în spațiile aeriene decât pe uscat între forțele terestre și pe mare, între forțele navale.

Va intra oare războiul mondial într'o fază în care bătăliile principale și decisive se vor da în aer?

Dacă luăm în seamă cifrele oarecum „astronomice" ale proectului de buget al Statelor Unite pentru nevoile războiului, pe exercițiul 1943—1944, constatăm că din suma globală a cheltuielilor militare, care se ridică la 71.898.499.700 dolari, — 23 miliarde 655 milioane dolari sunt destinate aviației. Cum se explică faptul că în raport cu celelalte capitole bugetare, capitolul privitor la cheltuielile pentru aviația Statelor Unite reprezintă peste a treia parte din cheltuielile totale militare? Explicația o găsim atât în faptul, că americanii au ambiția să dispună de superioritatea cantitativă și chiar calitativă în domeniul aviației, dar și din cauza pierderilor mari ce le-au suferit până acum în vase port-avioane, în bombardiere grele multimotoare și în aparate de vânătoare și de recunoaștere. Americanii au fost adânc impresionați și îngrijorați de loviturile grele ce le-au dat forțele aero-navale japoneze, dela începutul războiului în Pacific și până azi, forțelor aero-navale ale Statelor Unite. In Parlamentul din Washington, după explicațiile ce le-au dat membrii guvernului asupra nevoilor întăririi și sporirii forțelor aero-navale, care impune cheltuieli extraordinare, pierderile ce le-a suferit marina Statelor Unite în Pacific sunt datorite în primul rând superorității ce a avut-o în 1941-1942 flota aeriană a marinei japoneze și a pierderii de către marina americană a unui număr însemnat de vase port-avioane.

Comandantul secund al operațiilor flotei Statelor Unite, vice-amiralul Horne, o'a arătat că în materie de construcții navale, se impune în primul rând înlocuirea vaselor purtătoare de avioane pierdute cu altele noi cu un tonaj mai mare decât celo aflate în fundul oceanului Pacific și cu mijloace de protecție și de apărare mai puternice.

Nu trebue să uităm apoi că numai în perioada de la Februarie 1943 până la 15 Mai 1943, forțele maritime și aeriene germano-italiene au doborît 2532 de avioane anglo-americane deasupra spațiului mediteranian și european, dintre care 1800 au fost bombardiere cu patru, trei și două motoare. Numărul bombardierelor cu patru motoare, tipuri americane, a fost foarte ridicat.

In cursul lunei Mai, 536 de avioane britanice și nord-americane au fost doborîte de avioanele de vânătoare, de artileria anti-aeriană și de unitățile marinei de război germane deasupra Germaniei, Franței, Belgiei și Olandei, plus celelalte pierderi ce n'au putut fi constatate în cursul zborului de înapoiere a formațiunilor aeriene inamice, care au avut aparatele avariate grav.

Astfel, pierderile totale ale aviației anglo-americane numai în zonele amintite, în cursul lunei Mai a. c., au reprezentat șapte escadre cu efectivul lor de război, care a cuprins circa 3000 de piloți.

In spațiul Pacificului de Sud, dela 7 August 1942 — când s'a dat întâia bătălie aero-navală din apele insu-

Bombardiere spre centrele industriale sovietice.

(P. K.)

BOIULUI AERIAN

de ROMULUS SEIȘANU

1—15 IUNIE 1943 —

jelor Solomon — și până la 11 Iunie 1943 formațiunile de luptă aeriene japoneze au doborît 2383 aparate nord-americane, dintre care 274 pe sol.

Dacă ținem seama și de pierderile celelalte ce le-a suferit aviația nord-americană în Pacificul de nord, în Atlantic, în Mediterana și în Africa de nord, înțelegem pentru ce capitolul cheltuelilor pentru aviație prevăzute în proectul de buget militar al Statelor Unite pe exercițiul 1943—1944, se urcă la cifra respectabilă de 23 miliarde 555 milioane dolari. Aviația e o armă costisitoare, mai cu seamă în Statele Unite, unde personalul fabricelor de aviație și cel al aparatelor, este angajat în condiții de salarizare excepționale — piloții fiind angajați cu contracte speciale.

Oricât de bine ar fi organizată industria aeronautică de război nord-americană și oricât de bune ar fi tipurile de aparate fabricate în serie, Statele Unite nu pot fabrica în același ritm, numărul necesar de piloți, care să fie suficient antrenați și capabili să îndeplinească misiunile ce li s'ar încredința în condițiile impuse de cerințele grele ale războiului modern aerian.

Americanii au o încredere oarbă în superioritatea numerică, în formațiunile masive, în posibilitățile lor de producție industrială în serie, — care și acestea sunt total limitate. În cursul atacurilor aeriene, avioanele nord-americane suferă însă adesea ori pierderi mai mari de 10 la sută. În ziua de 13 Iunie a. c. două formațiuni aeriene, fiecare de câte șase aparate de bombardament americane „Michell", cu toate că au fost puternic escortate de vânători, cu prilejul atacului de la o înălțime mijlocie împotriva orașului olandez Flissingen, au suferit pierderi severe. Abia s'a angajat în zonă periculoasă și întâia formație a fost lustă sub focul unei baterii antiaeriane. Prima salvă a explodat chiar în mijlocul formației și avionul din cap s'a prăbușit în flăcări. Următoarele două salve au lovit în plin alt avion, provocând explozia întregei încărcături de bombe și al treilea avion, de asemenea atins, a fost doborît. Din această cauză celelalte avioane americane s'au împrăștiat și au lansat bombele lor la întâmplare. Avioanele de vânătoare germane de tipul „Focke Wulfi" s'au dovedit superioare celor engleze. În ziua de 13 Iunie un grup de aparate „Focke Wulfi" a angajat o luptă în apropiere de coasta canalului Mânecii cu o formațiune de bombardiere engleze tip „Ventura", escortată de puternice formațiuni de vânătoare. Trei avioane engleze au fost doborîte, dintre care două „Ventura" și unul de vânătoare „Mustang" care a fost rupt în bucăți, pe când formațiunea de vânătoare germană n'a avut nicio pierdere.

Pe frontul oriental din Europa, aviația germană a bombardat metodic în grupuri de câteva sute de avioane, uzinele de armament sovietice dela Gorki și Saratov, uzinele de fabricat cauciucul sintetic dela Iaroslav — care sunt cele mai importante din U. R. S. S. și alte centre industriale și obiective militare din spatele frontului inamic.

Această orientare a atacurilor aeriene masive germane în regiunea Volgei mijlocii este o indicație că o parte din industriile de război sovietice sunt concentrate într'însa, — după distrugerea marelui centru industrial de război dela Stalingrad. În spațiul Mediteranei centrale, cunoscut sub numirile geografice de „Canalul Siciliei", „strâmtoarea Pantelleria" și „Marea Africană", mica insulă fortificată Pantelleria, ce a servit de post de observație italienilor, ca și vecina sa, mai mititică, Lampedusa, au fost între 9 Mai și 11 Iunie obiectivele principale ale atacurilor aeriene anglo-americane. Tonajul bombelor lansate asupra insulei Pantelleria, în cele 32 de zile a atins cifra de 67.000 tone, care după englezi a reprezentat tonajul global al bombelor aruncate de avioanele engleze și americane, în întreg spațiul Mediteranei, în cursul lunei Mai a. c. După căderea insulelor Pantelleria, Linosa și Lampedusa, aviația anglo-americană a bombardat bazele aero-navale din insula Sicilia; iar cea germană și italiană, vasele de război și de transport anglo-americane din Mediterana Occidentală și Centrală.

Soarta aviatorilor anglo-americani deasupra Europei.

Inginerul Traian Vuia în laboratorul său.

Inginerul BANAȚEAN VUIA

Între toate problemele pe care știința le-a supus spre rezolvare inteligenței omului și au preocupat intens spiritul uman în decursul veacurilor; dintre m a [illegible] și minunatele creațiuni ale [illegible]niului omenesc, acea care a solicitat o atențiune deosebită din partea cercetătorilor, e fără îndoială problema sborului cu aparat mai ușor și cu aparat mai greu decât aerul.

Savanți, oameni de știință, experimentatori, etc., au aplicat voința și truda geniului lor, pentru ca dificila problemă a sborului, dar în special a sborului mecanic, să îmbrace haina realității.

Noi Românii am fost printre primele și puținele națiuni, cari ne-am angajat în luptă cu forțele de neîmblânzit ale naturii.

Dela început am trimis în această gigantică bătălie cu peripeții dramatice și surprize neplăcute, un soldat credincios, un reprezentant de valoare, care a luptat cu stoicism, cu mult spirit de combativitate științifică în atmosfera tulbure și nesigură a primitivismului aviatic, când aproape nimeni nu mai credea în posibilitatea sborului mecanic.

Acum trei luni s'au împlinit 37 ani dela data când pe meleagurile străinătății, la Montesson (Franța) un român TRAIAN VUIA, descins de pe plaiurile bănățene, a reușit să învingă imensitatea vărduhului cu un aparat de sburat mai greu decât aerul.

Intr'adevăr, în ziua de 18 Martie 1906, pe drumul comunal puțin frecventat, care duce dela Montesson la râul Seine și până la terasa din St. Germain en Laye, Vuia a experimentat cu succes mașina de sburat echipată cu un motor cu anhydridă carbonică, în prezența lui Hockenyes, a mecanicului și a doi prieteni din Paris.

Aeroplanul, această concepție genială a compatriotului nostru, a rulat prima oară pe pământ vre-o 50 m., a luat elanul necesar, viteza creatoare de sustentație, apoi a părăsit orice contact cu pământul, s'a menținut în atmosferă cu mijloace mecanice proprii și a parcurs în sbor 12 m. Este primul zbor mecanic din Europa, și chiar din lumea întreagă, dacă ținem seamă de faptul că frații Wright au experimentat planorul lor în condițiuni misterioase.

Data de 18 Martie 1906 este memorabilă în evoluția aviației, marchează o zi istorică în analele aeronauticei mondiale. Sborul acesta deși ca performanță neînsemnat, însă pentru epoca aceea constitue un adevărat eveniment revoluționar, căci este primul sbor mecanic (aeroplan echipat cu motor). El a deschis era nouă pe calea progresului acestei ramure a tehnicei încă neexplorată de mintea omenească. Este marea victorie a geniului omenesc în contra elementelor furioase ale

Vuia la Monoplanul său, făcând experiențe la Franța.

naturii, care a cerut cele mai frumoase, cele mai generoase și pasionate lupte, și cele mai numeroase sacrificii în vieți omenești.

*

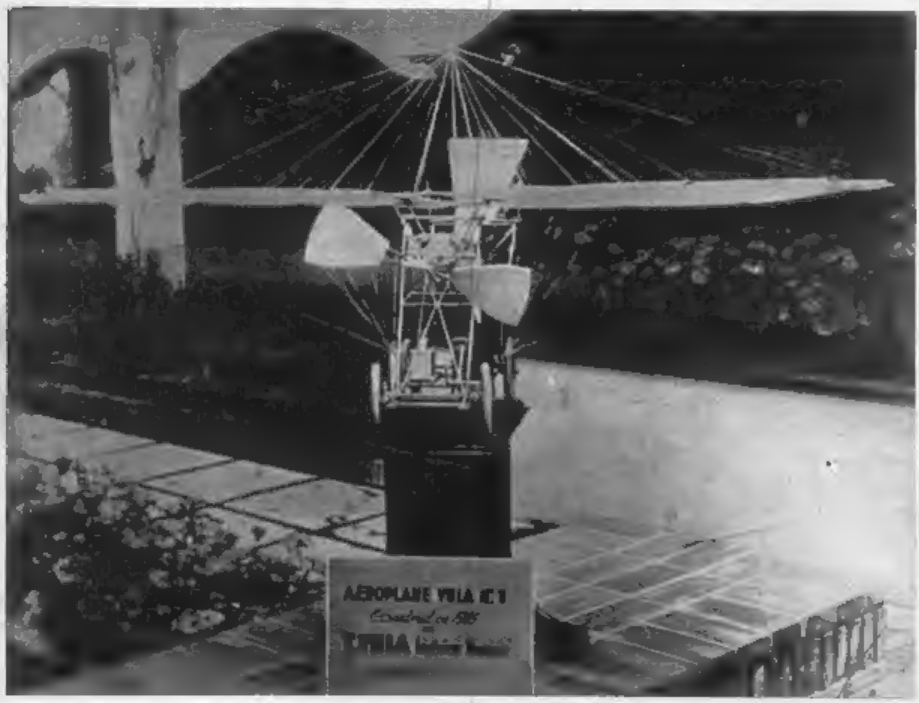
Actualmente Vuia, în vârsta înaintată de 71 ani, trăește singuratic, părăsit și ignorat de toată lumea. Duce o viață solitară, o viață filosofică-monahală, într'un modest orășel: Garches, din jurul Parisului.

I-a fost rezervat lui Vuia ca după o muncă creatoare titanică, deschizătoare de drumuri noui; după o muncă intensă și fecundă în inovații tehnice privind binele întregei omeniri, să poarte calvarul penitenței până la adânci bătrânețe, în mijlocul unor suferințe morale și materiale care nu pot fi descrise.

Ingratitudinea, această incorigibilă slăbiciune sufletească, continuă să se manifeste în luptă cu realitatea vizibilă; continuă să înconjoare pe acest exemplar românesc de geniu, din creierul căruia a izvorît cel mai impunător semn al civilizației moderne.

Acum la adânci bătrânețe, Vuia nu are mijloace necesare subzistenței, aproape nu are cu ce trăi și ne întrebăm dacă mai este în viață, de care ce ultimele știri primite sunt din Ianuarie 1942.

Ing. G. LIPOVAN



Aeroplanul „Vuia Nr. 1" construit în 1903

Mareșalul Conducător la masa de lucru

ARIPI ROMANESTI în LUPTA

Săritorii noștri se echipează cu parașutele legate de dacolare.

Sigur de ei și bine dispuș, sburătorul român coboară din avion după împlinirea misiunii.

Formație masivă de parașutiști romîni.

CAPITANUL AVIAȚIEI CRIHANA

FIȘTURA i-este ca și numele dintr-o bucată și de autentic fi-lon românesc. Când spui Crihană, bănuești imediat un moldovan înalt, spătos, cu vorbă calată, sugură și neocolită, cu privire dreptă și un-cere, cu mers apăsat și hotărît cu gesturi certe și definitive. Un asemenea om, când este și soldat, când mai poartă și, trei trese grele de rodul unei neobosite activități ostășești pe front, scoți de îndată că numai în aviație își putea afla loc bun.

Și Crihană, căpitanul aviator și-a găsit acest loc la un grup de vânătoare luptător pe frontul de Est, în fruntea căruia a desfășurat — alături de bravii sburători ai unității sale ofițeri, subofițeri și oameni de trupă, una din cele mai brave și prodigioase — iată după cuvinte care de astă dată fac casă împreună — activități aeriene.

Omul, în deobște, este sensibil la laudele semenilor, mai ales când aceste laude vin pe bună dreptate. Căpitanul Crihană face excepție de la regulă, pentrucă atunci când noi ne manifestam un îndreptățit entuziasm pentru cele patruzeci și patru avioane dușmane doborîte de formația sa până la Februarie a. c., el ne-a privit atât de mirat, atât de strein de exuberanța noastră, încât aproape ne-a intimidat. Ochii lui drepți la privire nu știau să descifreze entuziasmul nostru, pentrucă ostașul din el știe una și bună: nu se putea altfel decât așa cum a fost... Așa că cele 44 victorii sunt logice, cum pentru noi este logic să mănâncă de trei ori pe zi sau să ne ducem din când în când la teatru.

Secondat de un personal navigant, tehnic și administrativ instruit pe măsura lui masivă — este destul să amintim cele 16 victorii aeriene ale adjutantului ardelean Tiberiu Venca încadrat în unitatea sa, adjutant despre care revista noastră va vorbi numărul viitor pe larg — căpitanul Crihană a izbutit să-și ducă formația aeriană la glorie, să se desenceze în mod excelent din situații care păreau fără ieșire și să crestească din plin aripile românești.

Cheia succeselor sale sburătorești ne-a dat-o tot cel ce o posedă autoritate logică și iubire față de cei de sub ordinele sale și „oleacă" de curaj când se află omul la strâmtoare. Când, în zilele de 21-24 Noembrie 1942, încolțit de o întreagă divizie bivadată bolșevică Crihană și-a orânduit personalul, în cap cu el și până la ultimul soldat, în trăgători infanteriști, atunci el avea certitudinea că „cheia" lui va da dezlegarea dorită. Trei zile au ținut elefanții de oțel în loc, bravii noștri sburători... Dar în trei zile materialul volant a fost evacuat, avioanele au fost puse la adăpost, ostașii au fost trecuți pe alte poziții la timp, iar pierderile au fost cu totul neînsemnate.

Sub ploaie ucigătoare de obuze rusești — „cel mai teribil bombardament pe care am avut norocul să-l trec cu bine în viață", ne mărturisea Crihană — acest român dintr'o bucată a stat la postul său de comandant și camarad mai bătrân și nu a catadicsit să lase arma din mână și să iasă din tranșeu decât atunci când a fost sigur că a salvat „tot ceea ce a putut salva" — cum declară el cu modestie, tot, pur și simplu, cum ne-am convins noi.

Aceasta ar fi, redat cu pâlidele mijloace ale condeiului căpitanul Crihană, un român autentic, un brav între bravi, un comandant și un camarad model.

Ce am putea noi să mai adăugăm la portretul real al unui om de talia lui Crihană? Floricele de stil? Dar care floare de stil ar fi la înălțimea faptelor lui?

Dar uitasem: în ora actuală Crihană, în fruntea năbădăiosului său grup, este iarăși pe drumurile „fără pulbere și numai cu ger" ale neînfrăgitei Rusii.

Acolo, alături de bravii lui camarazi subalterni, continuă simplu și românește, răfuiala cu cei fără Dumnezeu...

LADMISS ANDREESCU

La un post de ascultare al artileriei antiaeriene. (S. M. P. P. K.)

La o flotilă de hidroaviație română. În repaos pătină veselie și pătină mișcare (S. M. P. P. K.)

Mecanicii, ajutați de servanți, scot un puternic bombardier din hangar, pentru „a-i face toaleta de zbor.
(S. M. P. — P. K.)

Meca

PARCUL Rol aerodromul vast acoperit cu un covor verde de lucerna pe care avioanele unei escadrile de reconoaștere și observație, cu motoarele înfășurate în huse, așteaptă gata de zbor peste apele Mării Negre.

Între avioane, grupuri de oameni în salopete negre, lucind de uleiuri. Sunt mecanici de avioane; și-au terminat iarna sfatul de vorbă, aprind câte o țigară la adăpost de vântul lăios care șuiera, deși suntem în luna Mai și soarele a devenit cald și prietenos. Cunosc de mult pe acești oameni, modești, mușcându-se, ca niște lupoaice protectoare în jurul avioanelor, ștergând o presă, strângând o piuliță, sau ascultând cu o ureche exersată sunetul unui motor. În campania de iarnă i-am văzut în depărtatele stepe lucrând în geruri năprasnice cu mâinile înghețate, și am învățat ce înseamnă a fi mecanic de avion. Fără răgaz, lângă celulele cu soscaa și plecați în misiuni de război supuse la un regim de lucru exorbitant, mecanicii au parte la încordarea momentului, dormind câteva ore pe noapte, vibrând de emoție în așteptarea avioanelor plecate să mitralieze vehiculele și trupe de infanterie ce năvăliseră ca niște diavoli peste Volga înghețată, din fundurile Asiei. A cum e soarele, iarba înaltă se leagănă bătută de vânt, care singur, prin suflarea lui, mai amintește coșmarul iernii trecute. Mecanicii sunt toți oameni dintr'o bucată, nefalsificați de cărți, trăind direct gândul cresc. Nu știu unde am citit că pentru stăpânirea mașinii, înaintea cunoștințelor tehnice și înaintea experienței trece altceva de natură imponderabilă: seriozitatea interioară.

Stau de vorbă cu ei și încerc să-i descos. Sunt toți Ardeleni dela Cluj, dela Turda, Orăștie, Arad și Făgăraș. Ei nu au o conversație scânteietoare — nu cunosc paradoxul sau vorba ușoară de spirit. Cunosc în schimb motoarele ce le sunt încredințate, cum puțini își cunosc meseria și răspunderile și ceea ce înseamnă acestora.

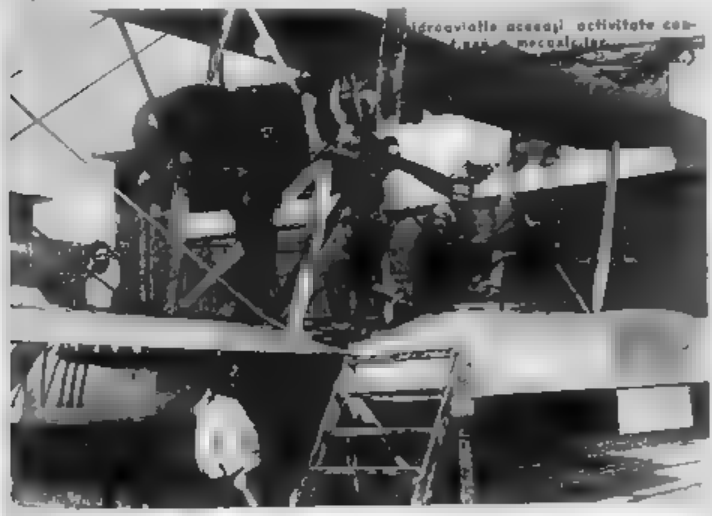
Maestrul Ungur Ioan din Orăștie are în primire 2 avioane. Amintirea lui de fiecare clipă e sa-i funcționeze motorul cu reproșabil la zbor. El îmi spune „să nu credeți că noi mecanicii care nu sburăm nu avem o parte la luptă. Intoarcerea avionului din zbor totdeauna o așteptăm cu încordare". Fiecare misiune terminată cu bine este un nou examen pentru seriozitatea și devotamentul mecanicului.

Sub-Maestrul mecanic Vadiaru Constantin adaogă „meseria noastră are riscuri pe care numai cei le încercăm alături de piloți. Dacă unui pilot i se pare că motorul nu funcționează normal se face încercarea avionului în aer. În această încercare mecanicul este alături de pilot".

Iuhu Constantin din Cluj este armurier „am în grijă armamentul de bord, muniție, bombe, care în zona de război sunt foarte expuse. Fără îngrijire armamentul, chiar prostul și din uzină, ar funcționa. Munca armurierului este o veghe permanentă".

Maestrul Șef de Escadrilă Popovici Vasile e din Făgăraș. El are răspunderea tehnică a întregei escadrile. Sub supravegherea lui imediată crește cadre noi de mecanici. Dela dânsul aflu regimul de lucru al mecanicilor de avion: la 3 jumătate dimineața deșteptarea. Înainte de plecarea în misiune a avioanelor, sub conducerea lui se face un control general asupra motoarelor, dela fuselaj până la ultima piuliță.

Locot. mecanic Corbescu Ilie din



Hidroavioane aceeași activitate com- [illegible] mecanicilor.

nici de avioane

Argeș, a luat în primire avioanele la sosirea în țară. Sub comanda lui tehnică toate aceste avioane, după ce au făcut războiul sunt toate disponibile pentru sbor. A instruit 4 sezoni de noui mecanici. Dânsul îmi spune: suntem una din cele mai puternice escadrile românești de recunoaștere și bombardament. În luptele pentru cucerirea Odesei, această escadrilă a dat o contribuție remarcabilă. În timp ce stam de vorba cu mecanicii am observat cum pe fețele lor trecea o umbră de tristețe. Sborul, această meseria aproprieasca, alcool îmbătator și riscului, pune stăpânire încetul cu încetul ca o otravă leșată pe toți cei ce vin în atingere cu el. Mecanicii nu au însă voie să sboare. Pentru că sborul este atât de acaparator, încât i-ar abate dela îndatoririle lor.

Când pilotul, un om ca toți oamenii, își pune parașuta, casca, costumul de sbor, pare că devine un alt om. Ceva rece, tăios, sfidator și temerar se desprinde din figura lui.

Nu pleacă el oare ceva să trăiască un vis care dela Icar și până azi a cerul stâlea jerfe și a dat sburătorilor cele mai pure extase? Când pilotul pune motorul în plin el pare un zeu care dezleagă forțe misterioase ca dintr'o vrajă. Nor de praf se ridică [illegible] își desface aripile. Pasărea metalică sboară [illegible] sborul e de fiecare dată seducătoare și oarecum neverosimilă. Pe pilot îl așteaptă în capătul acestei aventuri gloria sau moartea.

Mecanicii nu vor fi niciodată „vedete", dar sunt totdeauna îngerii păzitori ai avioanelor cât și ai aviatorilor care au încredere în pricepereа și devotamentul lor.

Cunoșcerese modeste, oceșii auxiliari ai aviației înseamnează totuși atât de mult! Escadrilele pe care le-am vizitat au executat, în 3 luni, peste 400 misiuni deasupra mării, circa 900 ore de sbor aproape fără accidente. Gloria mecanicului nu este publicitară. Ea rezidă în [illegible] ca lui serioasă și în devotamentul lui care apără viața sburătorilor ce duc cu fiecare zi tinerele aripi ro-mânești mai aproape de victorie și totdeauna la onoare.

Serg. T. R. BALAN IOAN
Reporter de război S. M. [illegible]
Pentru Aeronautică

Fiecare este „destăștiș" [illegible] mecanicilor.

SOLDAȚII EROI

Inchinând numărul de azi al revistei „Aripi Românești" soldatului român, publicăm în aceste pagini — rezervate celor ce s'au jertfit pentru Patrie — numele unei părți din tinerii soldați, caporali și sergenți radiotelegrafiști, bombardieri sau trăgători aerieni, care și-au găsit sfârșitul acolo sus, în luptă contra inamicului bolșevic.

Sacrificiul lor — alăturat sacrificiilor atâtor ofițeri și subofițeri sburători și tereștri — va însemna dreptul neamului la o viață nouă și luminoasă, precum a fost atitudinea și fapta lor de eroi.

„ARIPI ROMÂNEȘTI"

Sergent trăg. av. Angheluche Nicolae

Sergent radiotelegrafist Mărgărit Ioan

Sergent trăg. av. Avramescu Nicolae

Sergent trăg. av. Oprovici Romulus

Sergent trăg. av. Bârsan Vadim

Sergent trăg. av. Ioroșavici Vasile

Sergent trăg. av. Rice Margărit

Sergent trăg. av. Munteanu Victor

Sergent radiotelegrafist Gheorghe Gavrilă

Caporal Ciocan Al.

Frunteș Andrei G.

Sergent trăg. av. Natale Dumitru

Sergent mitralior Silicanu Ion

Sergent trăg. av. Moisescu Vicentiu

Sergent trăg. av. Iliescu Petre

22 IUNIE 1941

D. Ministru General [illegible] inspectând o unitate [illegible] artilerie la Asupo (S. M. P.)

Un escadron de cavalerie din Vânătorii de Munte al Generalului Dumitrache (S. M. P.)

22 IUNIE 1943

Baterie de artilerie antiaeriană de pază pe coasta Mării (S. M. P.)

La Jassa la Orezeika, unde vasele de debarcare be distruse de 7 rot tuagrile (S

Escadron de Vânători de Munte călări, instalând (S. M. P.)

Generalul Dumitrache defilând la frontul vitejilor din estul (S. M. P.)

La un post de observație anti aerian activitate fără răgaz (S. M. P.)

Sburători

În cursul războiului contra bolșevismului, forțele aeriene finlandeze au săvârșit multe acte de vitejie [illegible] clasificate de [illegible]. Aviatorii finlandezi [illegible] Apărătorii [illegible] devotament [illegible] Patria lor, salutați de frunte a poporului [illegible] de o remarcabilă pregătire de specialitate [illegible] dragostea de țară și vitejia lor.

Locotenentul Olivi [illegible]

Locotenentul Paavo Kahla, [illegible] pilot de [illegible] la August 1942 [illegible] informațiile prețioase culese.

Locotenentul Rolf W [illegible] Prestigiosul [illegible] este un excelent fotograf [illegible] fotoaparatele de mare valoare.

Locotenentul Simeon Lindstrom, [illegible] de vânătoare [illegible] victorii, constructor de avioane fără motor [illegible] avioane între alegerea luptei și printr-o abilă manevră [illegible] mitraliere [illegible] la lupte.

[illegible] mai tânăr ofițer din Finlanda. Are la activul său peste [illegible] de avioane inamice [illegible] Este o mare speranță [illegible]

Major [illegible] *Maunula*, [illegible] și comandantul de [illegible] de vânătoare [illegible] a adus glorie la mitraliere și la tot atâtea [illegible] de [illegible] Este un exemplu viu pentru oamenii [illegible] subordine. Mitralierea sa a realizat la acest război peste [illegible] din care 11 chiar în al [illegible] 1944.

Căpitanul [illegible] *Karhunen*, [illegible] de vânătoare [illegible] comandantul [illegible] Antrenamentul lo luptă [illegible] finlandezi căzuți pe front, s'a făcut [illegible] precizie de tir a comandantului — pentru ocelarul [illegible] de petrolă — căpitan Karhunen.

Căpitanul Veikko Karu, [illegible] pilot de vânătoare [illegible] pe [illegible] pilot [illegible] activul său 5 vapoare [illegible] în [illegible] de [illegible] în [illegible] mare.

ii Finlande

Publicăm fotografiile unora din „asii" aviației finlan- [illegible] Patria lor [illegible] trimit fraților lor de arme finlande [illegible]

Ilustratorii [illegible] consideră ca [illegible] asemănătoare exemple de bravură și sacrificiu pentru [illegible] Fotografiile [illegible] au fost trimise [illegible] inițiativa și prin grija legației finlandeze din România.

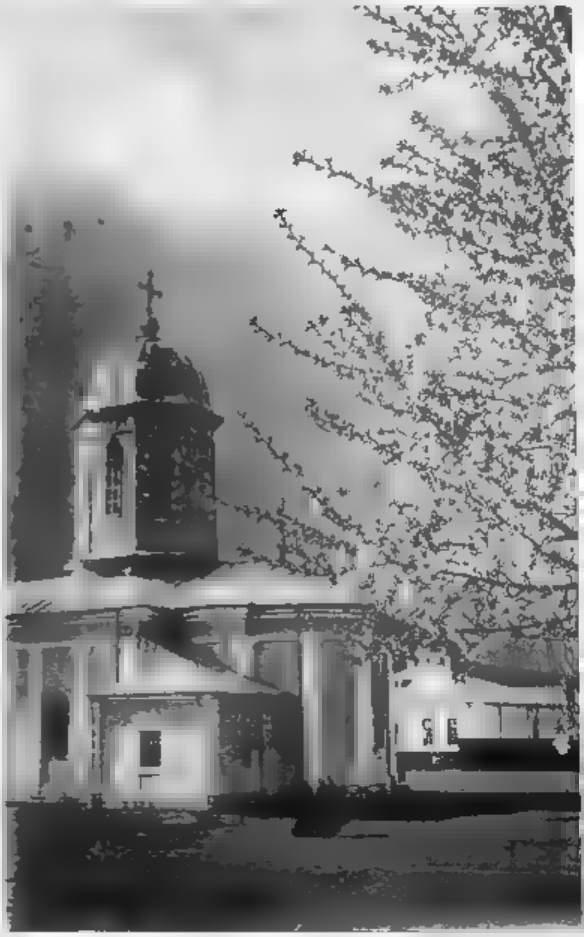
ȚARA NOASTRĂ

Tineri din Nordul Ardealului

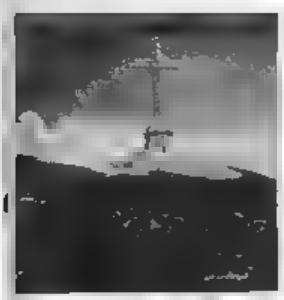
Grup de fete din organizația Tineretu Roman

Copii din țara „Câtaneior Negre"

CINE PUNE STAVILĂ SVONULUI
PUNE CATUȘE TRĂDARII



Mănăstirea Zamfira
Prahova



Câmpia românească
(Pomuț)

Glacă ofițerească

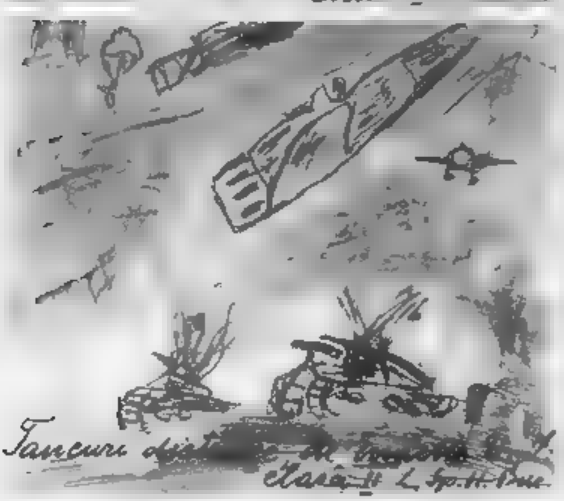
Pentru tineret

DOUĂ POSIBILITĂȚI

Omul nu are decât două posibilități în viață: sau reușește sau nu. Dacă reușește, atunci e bine, dacă nu, atunci îi mai rămân încă două posibilități: ori sănătatea îi este rea sau bună. Dacă este bună, nu-i pasă, dacă este rea atunci are încă 2 posibilități, sau se vindecă sau moare. Dacă se vindecă, atunci e bine, dacă moare mai are încă 2 posibilități, sau se duce în Raiu sau în Iad. Dacă se duce în Raiu, nu are de ce să i pese, dacă se duce în Iad, are să fie atât de ocupat să strângă mâinile tuturor bunilor lui prieteni, încât nu-i va mai rămâne timp pentru părere de rău..

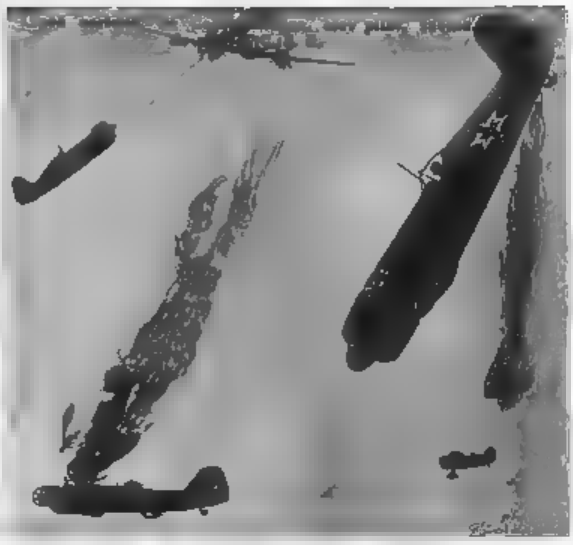
de Grigorescu
student

Stukas
de Calinescu E.
clasa III-a L.C.N.K.



„ATAC LA SOL"

Escadrila 57 în atac, de Bălcănescu Aurel, cl. VI-a Ro[illegible] „Comercial „N. Bălcescu", București



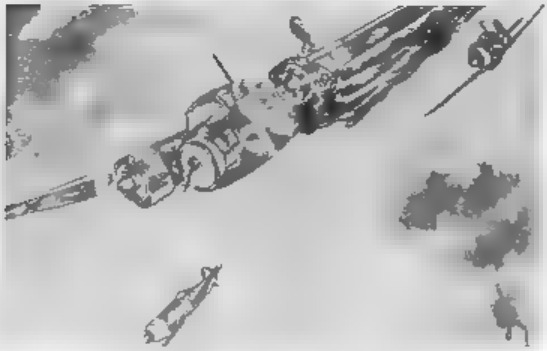
[illegible], de elevul Solomo A. liceul Mihai Eminescu, București

[illegible], de B. Agagiuliș, cl. VI-a, [illegible] P. Bonciocescu, Brăila

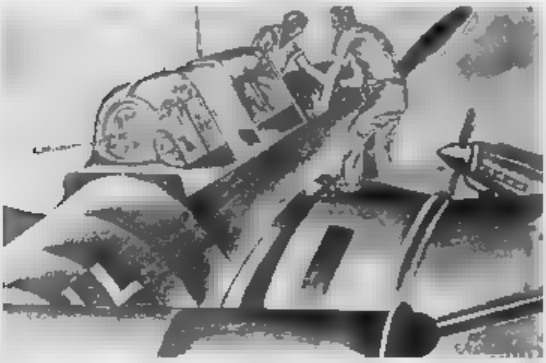
Atac la sol, de Ionescu M. Nicolae, cl. V-a Liceul Galați

Lovit, de Vlădescu N. liceul „Viitor N. Filipescu, Predeal

Ultima sade de paraşuta, de Boroănescu Paul, cl. VI a liceului Sincai
Bucureşti



Martor la flăcări, de Gregorescu Emanoil, student anul I Fizico-chimice, Bucureşti



Pregătiri pentru atac, de Irimescu C. Nicolae, cl. IV-a liceul Mihai Viteazul, Bucureşti

Izolându-se, de C. Frumuzache, elev cl. VI liceu

Să ne cunoaștem dușmanii!

Informațiuni

RECORD MONDIAL CU PLANORUL
Sbor neîntrerupt timp de 45 1|2 ore

Un jurnal sonor ne-a prezentat aterisarea planorului pilotat de instructorul german Erich Vergens — pe terenul de sbor fără motor Spatzerberg, lângă Viena — după ce sburase nu mai puțin de 45 1|2 ore, ceeace reprezintă un nou record mondial de durată pentru planoare cu un singur loc. Este de sugerat una dintre cele mai remarcabile performanțe fizice, sborul de aproape două zile și două nopți neîntrerupte numai omul singur fără o clipă de odihnă cu atenția și toată ființa încordată în titanica luptă cu el însuși și cu elementele neînțelupte, să poată aduce odată cu aterisarea, trofeul victoriei. Sborul motor. În toata lumea a câștigat în mod simbolic posibilitatea de a sburà cu planorul fără întrerupere două zile și două nopți, iar Germania luat Franța recordul mondial de la [illegible]

Câte nu s'ar putea spune de un sbor de durată cu planorul, unde numai rezistența fizică [illegible] rentului [illegible]

Închipuiți-vă [illegible] la spațiul strâmt al [illegible] clanțile care mai dau decât [illegible] alternativ un număr sau cel [illegible] și conștiența cosmic [illegible] lumea celuilalt căreia trebue să sbor[illegible] într'un du-te vino sfâșietor de monotonie o oră, două, zece o noapte, două o zi și [illegible] noapte, fără a închide ochii o clipă, fără a pierde din vedere un moment deasul, bătut de vântul care urcă panta suflând cu putere sub aripile planorului ce pilota, Erich Vergens a avut un pol să-și evoce toate amintirile sau să viseze cele mai fantastice alegorii cu singura condiție — să fie treaz, treaz, treaz, până la exasperare. O clipă de somn numai o clipă înseamna sfârșitul. Și, gândiți-vă și dumneavoastră care ați [illegible] ca trenul câteva ore sau cu automobilul, ce înseamnează a sta locului tot timpul fără a te mișca. Ce înseamnează [illegible], obligat să nu dormi, având aceiași perspectivă vizuală monotonă, gândiți-vă numai dacă ați putea face acest lucru două zile și două nopți chiar pentru gloria unui record mondial.

Apoi, durata curentului ascendent. Ce [illegible] joacă și vântul acesta bietul [illegible] un record de [illegible] planorul? Tocmai în momentul când te apropii cu înfrigurare de timpul zburat de deținătorul vechiului record vântului îi slăbește intensitatea [illegible] se schimbă direcția sau încetează de [illegible] [illegible] [illegible] 100 ore de sbor cu primele încercări necesite, în care vântul nu a fost [illegible] [illegible]

Dar Standartenführer-ul Erich Vergens [illegible] Corpul Naziștilor Socialist Aerian [illegible] Această era [illegible] sbor [illegible] să sboare [illegible] sbor [illegible] până când va aduce Germaniei recordul de durată pe care într'o luptă dreaptă îl câștigase un francez.

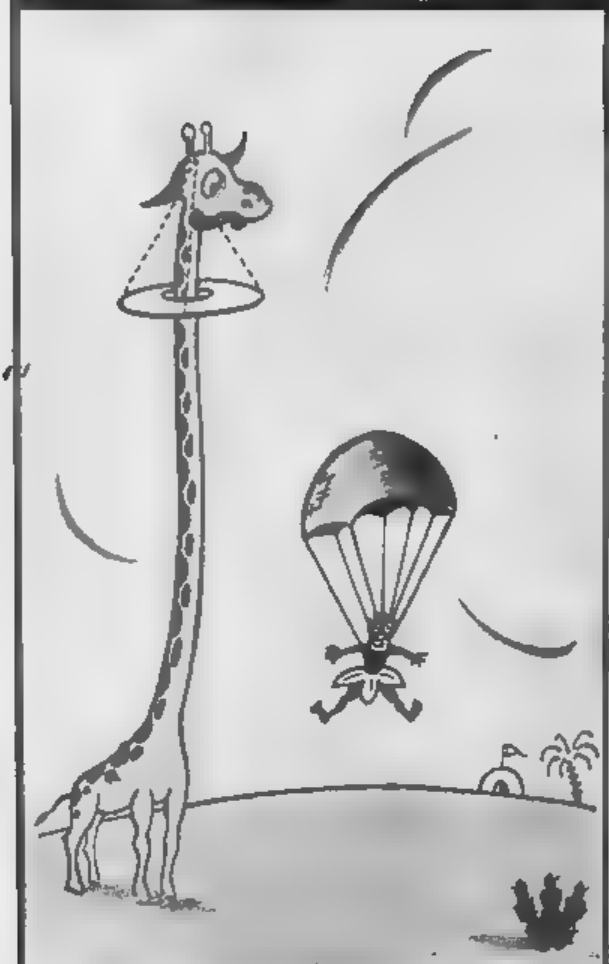
Poate că ar fi superficial să vedem într'o asemenea performanță numai o simplă întrecere sportivă, în care unul este mai tare ca celălalt. Fără aceasta [illegible] are o *origine* mai temeinică. Ea este lăcția de caracter a omului format prin școala grea, tenace dar mântuitoare a sbor[illegible] fără motor. Ea este lăcția omului care prinește și înfrunță cu bucurie lupta pentru un ideal, iar despre cei care luând în această luptă, noi spunem că sunt [illegible] mei întregi, Sturmbannführer-ul Erich Vergens este un om întreg.

VALENTIN POPESCU

■

Din cauza scumpirii hârtie[illegible] [illegible] 180 lei. [illegible] [illegible] [illegible]

Glume Aerodinamice de [illegible]



Şcoală de paraşutişti la indigeni.

Bombardament aerian.

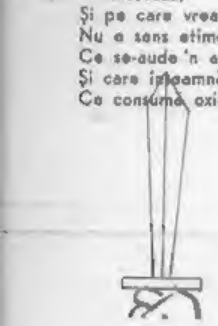
-Ce-i cu Tase de sâmbrăcat de vânător?
-Păi, avionul lui, nu-i de vânătoare?.....

Vocabularul aviatorilor

de DEM. BEN CĂRĂC versificat
și de GION animat

EPAVA

Rog să-mi fie-ertată vorba, dacă n'am să lămuresc,
Termenul cum se arată, simplu-așa căci socotesc.
Nu e om, care în viață, cel puțin măcar odată,
N'a văzut cam cum arată, o epavă dărîmată.
Sensul ei, sensul acela ce pe noi ne'n-
teresează,
Și pe care vreau aicea, să-l explic doar cu o frază,
Nu e sens etimologic, ci-i un sens particular,
Ce se-aude 'n aviație, și așa, destul de rar.
Și care înseamnă clar: omul prost și nemilos,
Ce consumă oxigenul, făr'să deie vre-un folos.



EROISM.

cuvântu-acesta, sinonim cu vitejia,
Care arătat-a lumei, ce înseamnă România,
Il voiu explica în totul, cu amploarea lui cea mare,
La viteaz și vitejie. Până-atunci vă cer răbdare.

ESSEYOR

Esseyor sau cum s'ar zice în vorbirea românească,
Un încercător de clasă, pentru cei ce-au să pornească
Să brăzdeze'ntinsul zării și să lupte printre nouri,
Se mai cheamă și decanul, printre-elevii sburători.
Nu odată, ci adesea, pentru cei ce au
să sboare,
Esseyorul se arată și în chip de sperietoare.
Un „dublist" când esseyorul mi ți-l ia la încercat,
După-un fur de pistă pare, c'a uitat și ce-a'nvățat.
Și atuncea esseyorul, e ușor de'nchipuit.
Își începe esseyajul, care constă din vorbit.
Din vorbit, dar ce vorbire, să te ții când se pornește,
Par'că-i un picaj de Stuka, ce nimic nu-l mai oprește.

ESSEYAJ

Esseyajul este chinul, cel suportă-un sburător,
După ce-a făcut virajul, la plafon puțin, prin nour,
Sau trăgând palonierul a venit cam derapat,
Apoi să te ții, discursuri, mai bine-ar fi capotat.
Ce-a fost' aste cavalere? N'ai fi vrut
să fii simplist,
Trage manșă, pică botul, aoleo! ce sbor cubist.
Dă picior, redu motorul, dă-i un șpriț, stai, redresează,
Impinge manșa, te-a prins roata, ține-așa — apoi oftează —
Vai de capul tău băiete, ce crezi? Asta e tranvai?
Asta-i avion nu glumă, ia la dublă să mai stai.

ESCAMOTAT

Termen technic ce se-aude, pe-aerodreame'n special,
Și înseamnă „scos afară" în limbagiu mai banal.
Cu-alte vorbe, când se spune despre-un tren de-aterisaj,
Că se poate scoate-afară, asta'nseamnă-escamotaj.
Termenul se mai aude și la jocuri
de noroc,
Sau pe stradă, prin localuri, ori mă rog, în orice loc
Și expresia uzuală cu aceleași înțeles,
Dă prilej de voie bună și de glumă mai ales.
De exemplu: Pierzi partida, n'ai ce face, ai de dat,
De aceia portmoneul, trebuește-escamotat.
Dacă ești civil pe stradă, și-o dudue'n față vezi,
Politețea te obligă, ca să te escamotezi.
Sau de n'ai plătit chiria și cu gazda te-ai certat,
Nu mai aștepta ca dânsa să te facă-escamotat.
Ia-ți bagajul și-o pornește, fără ce să faci tepaj,
Că-așa îți păstrezi prestanța, și nu faci escamotaj.

ETCETERA

Sunt ades probleme'n viața care nu-s soluționate
Și-omul în zadar se'ncearcă să le dea răspuns la toate.
Dintre-aceste mii probleme, care n'au soluționare,
Omul totuși le găsește un răspuns la
fiecare,
Prin calcul de salvare al discuției
plicticoase,
Mai ales când curioșii vor mereu să te descoase.
Iar salvarea nu e alta fie discuția cât de grea,
Decât să plasezi la urmă un sonor „ETCETERA"
Asta-impune pentru-aceia ce te'ntreabă și te-ascultă,
Ca să fie o persoană, nu modestă, ci chiar cultă,
Și cum omul chiar de este, mediocru mai ales,
Să nu pară că e zero, o să zică: am înțeles.
Deci etcetera, nu este decât un mijloc „de dus"
Când vorbind cu-un oarecare, nu prea ai nimic de spus.

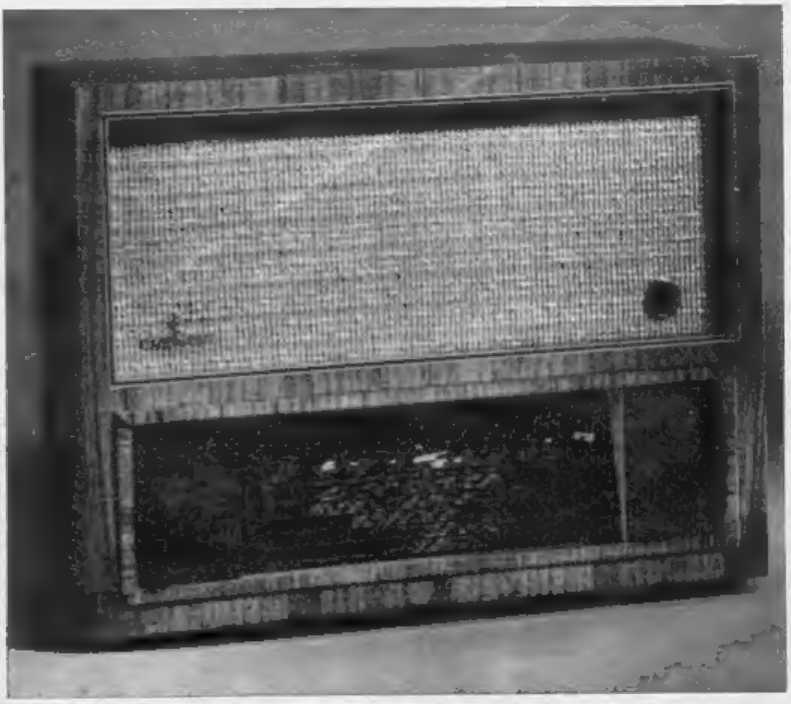
EX

Cercetând dicționare, am rămas inmărmurit
Fiindcă „EX" în fiecare avea sens nelămurit.
Căutând atunci expertul, expertizelor
expres,
Exaltat de exigența, cu extrem ex-interes,
Expresiv în exprimare, cu extaz exasperant,
Explicatu-mi-am excentric, despre „ex-ul" ex primant.
Explicația exactă, exploatată explicit
Exploda cu extenuare, execrabil ex-pocit.
Cu-alte vorbe „EX-u"-acesta, având punctul de plecare,
De la un banchet odată, ce-avea vinul în pahare,
După ce au fost golite cupele cu-a vieții „lex"
Un savant a zis că vinul nu mai e, ci este „EX"
Adică, a fost odată, ca și clipa ce-a trecut
Și de-atuncea „EX" rămas-a, gest simbolic la băut.

SIEMENS

RADIO

Super cu 7 circuite și 7 lămpi pentru curent alternativ. Din cele 7 circuite 3 sunt pentru acordare; gamă de unde medii, lungi și 4 game de unde scurte, dintre cari una conține toată gama de unde scurte dela 16—51 m. pe celelalte trei e împărțită aceeași gamă cu **benzile de 19, 25 și 31 m. întinse pe toată lungimea scalei respective**; preamplificare de înaltă frecvență; dispozitiv de compensare a fadingului acționând asupra 4 lămpi; dispozitiv dublu pentru basuri; regulator de bandă; 2 difuzoare dinamice, cel mic pentru redarea sunetelor înalte, iar cel mare pentru cele joase, având și o membrană „Nawi"; ochiu magic; indicator al gamelor de unde; circuit de protecție la media frecvență; filtru 9 kHz.



PRODUSUL UZINELOR SIEMENS & HALSKE DIN BERLIN

ZBOARĂ NUMAI CU BENZINĂ
„DISTRIBUȚIA"

O.

OFICIUL ROMAN DE APROVIZIONARE ȘI DE DISTRIBUIBE A PRODUSELOR DE PIELĂRIE S. A.

R.

A.

P.

BUCUREȘTI, STR. DUMBRAVA ROȘIE 12
CENTRALA TELEFONICĂ 5.73.37

ADRESA TELEGRAFICĂ „ORAP"
OF. REG. COM. BUC. 116/939
CONT CEC. NR. 4634
CASUȚA POȘTALĂ NR. 15

SPANIA

12 episcopi, 17.800 preoți și călugări asasinați în timpul revoluției din 1936.

LETONIA

1355 persoane împușcate, 32695 persoane dispărute, arestate sau deportate în timpul anul 40.

ESTONIA

1178 persoane asasinate, 60.711 persoane dispărute, 6000 copii ruscați [illegible]

[illegible] 1941, 1180 arestați.

LITUANIA

1100 preoți asasinați, 15.000 ofițeri morți în urma torturilor, 5000 persoane asasinate în săptămâna din data 22 la 27 iunie 1941; 30.000 deportați în timpul dela 14 la 21 iunie 1941.

RUSIA

1.761.065 executări efectuate de Geca (dela 1917 la 1922), 25 episcopi, 1215 preoți, 6575 profesori sau membri ai [illegible] de preoți, [illegible] profesori, [illegible] Nobori, 344.250 intelectuali, 916.000 țărani, 192.000 lucrători, 10.000.000 victime moarte de foame în cursul anilor 1922 — 1923 (din care 1.000.000 în Ucraina), 500.000 germani dela Volga deportați în Siberia.

POLONIA

1.000.000 persoane deportate în Siberia din care 1.400.000 sunt dispărute.

12.000 ofițeri luptători în pădurea dela Katyn.